Deutscher Bundestag **Drucksache 19/11390**
19. Wahlperiode 04.07.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Lars Herrmann, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle und der Fraktion der AfD

Autobahnanschluss Frohburg

Im Zusammenhang mit dem Neubau der Bundesautobahn 72 vom Bayerischen Vogtland über Chemnitz bis zur A 38 im Süden von Leipzig war die Anschlussstelle Frohburg von Anfang an fester Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens (www.deges.de/Projekte/Bundesfern-und-Landesstrassenprojekte/in-Sachsen/A-72-Rathendorf-Borna/A-72-Rathendorf-Borna-einschliesslich-B-7n-K234.htm). Die zuständige Projektmanagementgesellschaft von Bund und Ländern Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) hatte dabei die Anbindung der S 51 (alte B 95) an die Anschlussstelle Frohburg als Kreisverkehr geplant, da dies als sinnvollste Lösung erachtet wurde und der Empfehlung der verkehrstechnischen Untersuchung mit entsprechendem Gutachten entsprach.

Der Bürgermeister von Frohburg wies immer wieder, u. a. in seinem Schreiben an die Landesdirektion Sachsen vom 11. Oktober 2018, auf die weitreichenden Argumente hin, die für die von der DEGES empfohlene und von dieser klar favorisierte Lösung des Kreisverkehrs als Knotenpunkt sprechen. Auch der stellvertretende Bürgermeister bemerkte gegenüber der „Leipziger Volkszeitung“: „Wir bleiben bei unserer Forderung eines Kreisverkehrs, auch wenn das die Behörden anders sehen“ (www.lvz.de/Region/Geithain/Anschlussstelle-A-72-Frohburg-fordert-Kreisel). Die DEGES hielt ebenfalls ihre Empfehlung der Kreisverkehrslösung aufrecht, so auch bei einer gemeinsamen Beratung mit Bund und Ländern 2016 (www.lvz.de/Region/Geithain/A-72-Anschluss-Frohburg-Bund-pocht-auf-Aenderung-Ampel-statt-Kreisverkehr).

Der Bund als Baulastträger trug die geplante Kreisverkehrslösung am Knotenpunkt S 51 (alte B 95) und S 11 (Teil der B 7) nicht mit, wie dem Schreiben des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 13. September 2017 zu entnehmen ist.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erklärte mit Schreiben vom 3. August 2017 (wortgleich auch am 13. Februar 2019) die Ablehnung des Kreisverkehrs mit der unterschiedlichen Klassifizierung der betreffenden Straßen und einem befürchteten „Bruch in der Streckencharakteristik“ (siehe auch oben verlinkter Bericht der LVZ). Auch würde „in den Richtlinien für die Anlagen von Landstraßen“ (RAL) „generell und somit auch für den Knotenpunkt B 7/S 51 (EKL 2/EKL 3) eine teilplangleiche Lösung mit Lichtsignalanlage“ empfohlen und für die S 51 ein geringeres Verkehrsaufkommen prognostiziert. Es sagt jedoch auch, es „können in zu begründenden Ausnahmefällen andere Ausführungen zur Anwendung kommen“.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchen Gründen wurde die Empfehlung der Projektmanagementgesellschaft von Bund und Ländern Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) übergangen, den Knotenpunkt B 7 (S 11) und S 51 (alte B 95) für die Anschlussstelle Frohburg als Kreisverkehr zu gestalten, obschon sich die Empfehlung auf das Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung samt entsprechendem Gutachten stützt?
2. Inwiefern ist oder wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Staatsstraße S11 in einem Teilbereich zur Bundesstraße B 7 hochgestuft bzw. entspricht der infragestehende Teil der B 7 (auch B 7 neu genannt) einer neu zu erstellenden Trasse, die die S 11 nördlich der A 72 mit der südlich gelegenen S 51 zwischen Frohburg und Bubendorf verbindet?
3. Inwieweit ist es nach Ansicht der Bundesregierung möglich, den Knotenpunkt zwischen der „neuen“ B 7 und der S 51 als Kreisverkehr, wie von der DEGES vorgeschlagen, auszuführen, und welche Vorteile brächte diese Lösung mit sich, selbst unter Einbeziehung der angedachten Neutrassierung und Fortführung der B 7 Richtung Westen?
4. Inwiefern wäre es nach Ansicht der Bundesregierung möglich, die S 51 im entsprechenden Teilabschnitt wieder zur B 95 heraufzustufen, wodurch das Dilemma der unterschiedlichen Entwurfsklasseneinstufung entfiele?
5. Wann und welchem Bereich bzw. welchen Bereichen wurde die Bundesstraße 95 zu welcher Straße bzw. welchen Straßen (bitte mit Namen) herabgestuft, oder für wann ist dies in welchem Abschnitt bzw. welchen Abschnitten geplant?
6. Wann und in welchem Bereich bzw. welchen Bereichen wurde die B 7 zu welcher Straße bzw. welchen Straßen (bitte mit Namen) herabgestuft, oder für wann ist dies in welchem Abschnitt bzw. welchen Abschnitten geplant?
7. Inwieweit wurden Bundesstraßen den Ländern abgetreten, um nach Ansicht der Fragesteller dem Bund die Erhaltungsaufgaben und -kosten zu ersparen, und wodurch ist nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass die Länder diese Mehrkosten tragen können?
8. Welche Bau- und Unterhaltskosten sind oder würden für den Knotenpunkt B 7/S 51 als Kreisverkehr und welche für die Variante mit Lichtsignalanlage veranschlagt, und wer hat die Kalkulation erstellt?
9. Falls die Kreisverkehrslösung mit höheren Kosten verbunden wäre, inwieweit spielte dies bei der Entscheidung gegen den Kreisverkehr eine Rolle, und welche?
10. Wie viel mehr Fläche wird nach Kenntnis der Bundesregierung für den lichtsignalisierten Knotenpunkt gegenüber der von der DEGES empfohlenen Kreisverkehrslösung benötigt?
11. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Umstand, dass die vom BMVI favorisierte Planung des Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage die Existenz des Landwirtbetriebes Tobias Karte mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit zerstörte (www.lvz.de/Region/Geithain/Soll-eine-neue-Bundesstrasse-7-her-Pro-und-Kontra-zum-Projekt)?
12. Wie wollte die Bundesregierung die Inkaufnahme der Zerstörung eines in vielerlei Hinsicht wertvollen Maislabyrinthes, das sich in der Region zu einer Besucherattraktion entwickelt hat (www.lvz.de/Region/Geithain/Soll-eine-neue-Bundesstrasse-7-her-Pro-und-Kontra-zum-Projekt), erklären?

13. Wie steht die Bundesregierung der Aussage gegenüber, der Hauptanteil der bisherigen Verkehrsbelastung der S 51 zwischen Frohburg und Borna bliebe nahezu unverändert, da diese Verbindung bezüglich Arbeitsstätten, Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten und weiterem ihre Bedeutung behielte, da die meisten im Alltag keinen weiteren Zeitverlust und Umweg in Kauf nähmen (Stellungnahme der Stadtverwaltung Frohburg vom 11. Oktober 2018 zum Schreiben der Landesdirektion Sachsen vom 20. August 2018 mit dem Zeichen „L32-0522/789/3“)?

14. Inwieweit erachtet die Bundesregierung die Begründung der unterschiedlichen Entwurfsklassen als Argument gegen die Kreisverkehrslösung als hinfällig, wo doch die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen laut Bundesanstalt für Straßenwesen besagen, „die Zuweisung einer Entwurfsklasse“ würde „unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage“ festgelegt (www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-strassentypen.html), und die S 51 (alte B 95) bis vor kurzem ohnehin eine Bundesstraße war wie die B 7 auch?

15. Wie beurteilt die Bundesregierung den Sachverhalt, dass der genannte „Bruch der Streckencharakteristik“ bei Ampelanlangen aus Sicht der Fragesteller bedeutend größer ist als bei einem harmonisch in die Landschaft eingefügten Kreisverkehr, und welche Rechtsgrundlagen liegen dieser Entscheidung zugrunde?

16. Wie ist der Ausbaustandard der „B 7 neu“ und des Knotenpunkts an der neuen Ampel bzw. dem neuen Kreisel?

17. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrzeugbelastung des Knotenpunkts an der neuen Ampel bzw. dem neuen Kreisel?

18. Ist geprüft worden, ob eventuell Gartenbaubetriebe oder andere Mittelstandsbetriebe der Region zur Eigenwerbung einen neuen Kreiselmittelpunkt für den Straßenbaulastträger kostenlos oder zu sehr geringem Entgelt pflegen?

19. Entsprechen die im Pressebericht (www.lvz.de/Region/Geithain/Frohburger-A72-Zubringer-Bund-besteht-auf-Ampeln) genannten zwei Ampelanlagen dem aktuellen Ausbauplan?

    Wenn ja, warum zwei Ampelanlagen?

20. Wie viele weitere Erneuerungen und Neubauten von Ampelanlangen im Zuge von Sanierungen, Aus- oder Neubauten an Bundesstraßen im Außenbereich sind in Sachsen weiterhin geplant?

21. Werden im Zuge von Sanierungen, Aus- oder Neubauten an sächsischen Bundesstraßen auch Kreisverkehre geplant, und wenn nein, warum nicht?

22. Wie hoch wären nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Unterhaltskosten der weiteren in Frage 20 erfragten Ampelanlagen in Sachsen?

Berlin, den 24. Juni 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333